

L'estetica e la rappresentazione del potere: il 'Barocco trionfante' nella decorazione navale, emblema dell'autorità assolutista, esibizione delle armi e della gloria del Sovrano.

Francesco Frasca – CFHM, Château de Vincennes – Tour des Salves.

La decorazione navale, termine generico con cui oggi si definisce l'insieme degli ornamenti dipinti e scolpiti applicati al corpo della nave, raggiunse il suo apogeo alla fine Seicento, ma non fu mai considerata un'arte a pieno titolo durante questo periodo, non ebbe nessuna teorizzazione e non fu mai oggetto di alcun studio.¹

Occorre ricordare che le navi del Medio Evo e del Rinascimento non avevano alcuna scrittura del nome, del porto di provenienza o del proprietario; il tutto era ridotto a quale effigie, figure o emblemi scolpiti o dipinti esposti sul castello di poppa.

Le grandi scoperte geografiche e i grandi viaggi determinarono uno sviluppo di una scuola europea d'architettura navale, segnando una svolta nell'arte della costruzione, che agli inizi del XVI secolo appariva come il risultato delle esperienze delle navigazioni divenute oceaniche. Le navi divennero più slanciate, più da guerra che da carico, le caracche cedettero il posto ai galeoni.²

Tutti i cambiamenti sopravvenuti, a lungo termine, nelle pratiche legate alla costruzione navale, presero sempre di più il carattere di un'impresa industriale, con l'abbandono dell'empirismo dei mastri

1 M. Theron, *De l'art ostentatoire à l'accessoire: La décoration navale (1667-1850)*. In *Du bois dont on fait les vaisseaux...de l'arbre en sa futaie à la figure de proue sculptée 1650-1850*. (Château de Vincennes: SHM, 1997), 25-34.

2 P. L. Nègre, *Décorations & figures de proue, histoire, symboles, légendes*. (La Rochelle: Rupella-P.L. Nègre, 1990), 23,

carpentieri del secolo precedente per un approccio scientifico,³ una tendenza che dominò su ogni altra durante i due secoli successivi, che contraddistinsero *'the age of sail'*.

Prima di allora gli artigiani conservavano gelosamente i loro segreti tecnici. Dinastie di carpentieri, gelosi del loro sapere e dei loro metodi, a volte ritardavano le nuove realizzazioni calcolate e disegnate dagli architetti.⁴

Furono le ricerche sulla meccanica dei fluidi fatte dai padri gesuiti George Fournier⁵ e Paul Hoste,⁶ a costruire le basi di una nuova

3 R. W. Unger, *Conception et construction des vaisseaux de guerre européens aux XVII^e et XVIII^e siècles*. In M. Acerra, J. Merino e J. Meyer (a cura di), *Les Marines de guerres européennes XVII^e-XVIII^e*. (Paris: PUF, 1985), 29.

4 Nègre, *Décorations & figures*, 23.

5 George Fournier (1595-1652), gesuita, cappellano nelle galere francesi, fu presente alla battaglia di Guetaria, porto basco, dove nel 1638 si scontrarono le squadre navali francesi e spagnole. Egli descrisse l'avvenimento nell'*Hydrographie, contenant la theorie et la pratique de toutes les parties de la navigation* (279-280), trattato sulla meccanica dei fluidi, pubblicato a Parigi da Michel Soly in prima edizione nel 1643, in seconda nel 1667 e in terza nel 1679. Tra l'abbondanza dei soggetti trattati, nell'*Hydrographie* di Fournier una quarantina di pagine riguardano la costruzione dei vascelli. In appendice vi è un glossario delle parole e del gergo della gente di mare, importante ausilio per studiare l'evoluzione della lingua francese nel corso dei secoli XVII e XVIII.

6 Paul Hoste (1652 – 1700), teorico francese della guerra navale, a 17 anni entrò nella Compagnia di Gesù e si dimostrò presto un buon matematico specializzandosi nell'ingegneria navale. Pupillo del duca di Montemart, generale delle galere del re di Francia, divenne cappellano prima del maresciallo Jean d'Estrées, poi dell'ammiraglio Anne Hilarion de Costentin conte di Tourville e cavaliere di Malta. P. Hoste fu in seguito professore al seminario reale di Tolone fino alla sua morte. La sua produzione scientifica toccò tre temi: la matematica, la costruzione navale e la tattica navale. Hoste iniziò a pubblicare nel 1692 i tre volumi di un *Recueil des traités mathématiques*, opera destinata agli ufficiali delle forze armate, risultato dei suoi insegnamenti nei collegi gesuiti. Seguì nel 1697 l'*Art des Armées navales ou traité des évolutions, qui contient des règles utiles aux officiers généraux, et particulières d'une armée navale; avec des exemples tirés de ce qui s'est passé de plus considérable sur la mer depuis cinquante ans*, che scritta su ispirazione di Tourville fu la sua opera principale. I padri Fournier e Hoste furono dei casi emblematici che evidenziarono l'interesse dei Gesuiti per le scienze esatte, l'architettura e l'ingegneria navale. Interesse allora condiviso anche dai membri della Congregazione dell'Oratorio, nei cui collegi veniva insegnata l'idrografia. Cfr. M. Depeyre, *Le Père Paul Hoste fondateur de la pensée navale moderne*. In *L'évolution de la pensée navale*, vol. I. (Paris: FEDN, Hôtel National des

architettura navale, con lo studio dei modelli sia fisico-matematici sia sperimentali applicati ai comportamenti statici e dinamici della struttura resistente della nave e delle sue componenti, gli elementi strutturali, sotto l'effetto di varie azioni delle forze esterne, dei venti e delle correnti.⁷

Rispetto al modello cinquecentesco il vascello prese, grazie a questi studi, una fisionomia che conservò, con piccole modifiche, nei cento anni seguenti. La riduzione dell'inclinazione all'indietro degli alberi in rapporto alla chiglia e la diminuzione costante della dimensione dei castelli o la loro totale sparizione furono tra i cambiamenti più rilevanti.

Il colore grigio-verdastro, classica tinta di tutte le navi fino al Rinascimento, lasciò il posto a un'ornamentazione pittorica policroma, che progressivamente divenne sempre più un'ostentazione di ricchezza e di potenza dei primi galeoni inglesi.⁸

Al maestro d'ascia si affiancò lo scultore di bordo specializzato

Invalides, 1992).

- 7 C. R. Dassié, *L'architecture navale suivie de: Le Routier des Indes orientales et occidentales*. (Paris: Jean de la Caille, 1677), trattato sulla progettazione del vascello con tavole che ne danno la rappresentazione mediante piani di proiezione, una seconda edizione fu pubblicata nel 1695. *Construction des vaisseaux du Roi, e le nom de toutes les pièces qui y entrent*, di anonimo (Havre-de-Grâce: Jacques Hubault, 1691), opera destinata alla gente di mare fornisce le proporzioni dei sei ranghi di vascelli e fregate, tutti i pezzi della loro costruzione sono inventariati e date le loro dimensioni, come sono fornite le proporzioni dell'alberatura e della velatura. Renau d'Elicargary *De la théorie de la manovre des vaisseaux* (Paris, 1689): in questo libro l'autore elabora per la prima volta un metodo per formare i profili delle navi con una sezione conica, così da rendere la loro figura più uniforme. M. Marzari, *Sviluppo della Marina francese in Adriatico: un arsenale per Napoleone a Trieste*. In *Neoclassico, la ragione, la memoria, una città: Trieste*, a cura di F. Caputo & R. Masiero. (Venezia: 1987), 118. Eulero, *Scientia navalis seu tractatus de construendis ac dirigendis navibus pars prior complectens theoriam universam de situ ac motu corporum aquae innatantium*. (Petropli: Typis Academiae Scientiarum, 1749). Idem, *Teoria completa della costruzione e del maneggio de' bastimenti ridotta ad uso di quelli che si applicano alla navigazione*. (Padova: Stamperia Penada, 1776), traduzione italiana di Simone Stratico dell'edizione francese. Vedi ad esempio i primi capitoli che trattano delle basi della geometria e della trigonometria, conoscenze necessarie alla progettazione.

- 8 G. Santi-Mazzini, *L'armata di mare*. In *Le armate e le potenze europee da Carlo Magno al 1914. Militaria, storia, battaglie, armate*, vol. II. (Milano: 2006), 21-22,

nell'ornamento, e mano a mano che le dimensioni delle navi aumentarono la decorazione barocca esterna dei vascelli si arricchì e si appesantì nel passaggio dallo stile Rinascimento allo stile Barocco, seguendo gli stessi dettami dell'evoluzione stilistica generale.

Prima di allora per identificare una nave sconosciuta occorreva avvicinarsi a portata di voce per domandare al suo equipaggio quale fosse la sua provenienza, la sua destinazione e la sua nazionalità.⁹ Le figure di prua s'imposero per permettere l'identificazione della nave come la bandiera, gli stendardi, i guidoni e le fiamme, che svelavano la loro nazionalità. Decorare i vascelli perché ornassero la bandiera patria con l'opulenza dei propri ornamenti fu una necessità per disporre di nuovi mezzi di riconoscimento, come una reazione alla tendenza di standardizzare l'aspetto esteriore dei vascelli da guerra tipica nelle marine dei secoli XVII-XVIII.

Faceva prova la necessità dell'uso di nuovi segnali, come le bandiere nazionali, che dimostrava a quale punto fosse divenuto difficile per i marinai riconoscere la nazionalità di una nave.

Quello che poteva aiutare a questo scopo poteva essere anche la decorazione esterna, un mezzo utile a soddisfare una necessità necessariamente identificativa, oltre che estetica. Non solo, ma una decorazione particolarmente aggressiva, aveva anche una valenza tattica: una figura minacciante, vittoriosa e potente, poteva servire per impressionare l'avversario, ponendolo in uno stato d'inferiorità psicologica nel corso, per esempio, di un abbordaggio. Il delirio della *'pâtisserie dorée'* di cui furono imbacuccati numerosi vascelli, rifletteva molto bene l'affanno febbrile d'apparire dei principi del tempo.¹⁰

A volte il sovraccarico decorativo era tale che, per manovrare più facilmente, alcuni capitani una volta in alto mare, liberavano la nave da ogni surplus ornamentale. Comunque, anche se la decorazione esterna era ritenuta sfavorevole per le prestazioni nautiche, essa fu mantenuta per tutto il Settecento, ma perse progressivamente tutta la sua anima e la sua ragione d'essere.¹¹ In questo periodo, la costruzione navale divenuta vera scienza, gli architetti iniziarono a studiare i coefficienti

⁹ Nègre, *Décorations & figures*, 22.

¹⁰ Ibid., 23.

¹¹ M. Theron, *De l'art ostentatoire à l'accessoire*, 25-34.

di stabilità.

Alla fine del Settecento per costruire un vascello di una lunghezza di una sessantina di metri occorreva il legname di 3,000 querce, e per ricoprire il suo esterno necessitava di circa 13 tonnellate di pitture rigorosamente scelte in funzione della resistenza dell'acqua di mare. Per questo modellini in legno venivano costruiti nei più piccoli dettagli e delle piccole sculture delle figure di prua di cera per poterle ritoccare erano proposti per l'approvazione al committente.¹²

Anche la galera offriva una vista spettacolare. Rutilante, coperta di dorature, di sculture e di pitture sulle sue boiserie, d'orifiamma e di bandiere sventolanti sulle sue alberature, essa portava fieramente le insegne dello Stato che l'aveva armata, e i suoi spostamenti maestosi attiravano sempre immancabilmente l'attenzione delle folle, come notava allora un viaggiatore inglese assistendo alla partenza delle galere di Malta nel 1770.¹³

A Venezia il *Bucintoro*, 270 nave a remi, senza alberi a vela, sontuosamente addobbata fin dal secolo XIII fu la galera di Stato dei dogi, sulla quale s'imbarcavano ogni anno nel giorno dell'Ascensione per celebrare il rito veneziano dello sposalizio con il mare. Fino al secolo XVI il *Bucintoro* veniva probabilmente rimorchiato, ma quello del 1526 era mosso da remi, ed aveva la forma che rimase la stessa nei secoli successivi. Divenuto questo inservibile, nel 1601 il doge Marino Grimani¹⁴ volle far costruire il terzo modello della serie al costo di 70,000 ducati.

Il nuovo *Bucintoro*, non molto diverso dal precedente, salvo che negli ornamenti più ricchi e vistosi, fu costruito dai più qualificati marangoni (carpentieri navali) dell'Arsenale¹⁵ con la supervisione

12 Nègre, *Décorations & figures*, 23.

13 'Ces immenses bâtiments manœuvrent tous à force de rames et on les fait mouvoir avec beaucoup de régularité. L'amiral marche le premier et les autres ensuite par ordre suivant leur rang. La mer était couverte par une multitude de bateaux et les murailles et fortifications de la ville remplis de spectateurs. Le port retentissait de tous côtés du bruit des canons auxquels répondaient les galères et les galiotes qui sortaient du havre (port)' – John Brydon, citato da Rémi Monaque, *Suffren - Un destin inachevé*. (2009), 74-75.

14 *La storia del Bucintoro: Bucintoro del 1606*: Fondazione Bucintoro.

15 Warren McManus (transl.), *History of the Bucentaurs* (Gioielleria Dogale, retrieved 2008-02-28), una traduzione da G.B. Rubin de Cervin (1985), *La flotta di Venezia*:

di Marco Antonio Memmo sovra-provveditore (sorvegliante del Provveditore) dell'Arsenale. Lo scafo aveva intagli e decorazioni influenzate dalle forme tardo rinascimentali, opera dei fratelli bassanesi Agostino e Marcantonio Vanini di Bassano elogiati, come 'autori di sculture di meravigliosa bellezza': la grande scultura di Marte, due leoni di San Marco, posizionati su entrambi i lati della poppa, la polena di giustizia (vestita di abbigliamento fatta dal Monastero di San Daniele) a prua, le figure mitiche dello scafo, sirene, cavallucci marini ai lati, delfini ricurvi che sostenevano le logge, ghirlande intrecciate in volute assumevano la forma di idre mostruose, che si estendevano dalle estremità dei due speroni di prua. Anche l'addobbo interno era fastosissimo, realizzato con materiali e stoffe assai preziosi e rari. Rispetto ai modelli precedenti, il timo del *Bucintoro* era fisso e il suo interno riccamente decorato con complessi bassorilievi a soggetto astrologico.¹⁶ La nuova grande imbarcazione da cerimonia fu approvata e lodata da tutti nel suo viaggio inaugurale al Lido, con il neo eletto doge Leonardo Donato il giorno dell'Ascensione il 10 Maggio 1606.

Dopo più di un secolo di glorioso servizio, nel 1719 fu presa la decisione di demolirlo, per sostituirlo con il successivo modello l'ultimo e il più magnifico *Bucintoro*, lungo 35m e largo più di 8m, progettato da Michele Stefano Conti, il 'protomagistro' dei marangoni (capo dei carpentieri delle navi) e scolpito nelle decorazioni da Antonio Corradini, il cui nome era inciso sulla prora della nave.

Commissionato dal Senato nel 1719, la costruzione di quest'ultimo *Bucintoro* iniziò in Arsenale nel 1722 e fu varato il giorno dell'Ascensione del 1729 durante il governo del Doge Alvise III Sebastiano Mocenigo. Costruito con due ponti l'imbarcazione era mossa da 168 rematori in squadre di quattro, che manovravano 42 remi. La sua decorazione risultò particolarmente maestosa, nel superiore era sistemata la sala per la signoria, il gabinetto per il doge, nel quale prendevano posto anche gli ambasciatori e le personalità invitate alla cerimonia.¹⁷

La parte centrale, il salone principale riccamente decorato e

Navi e barche della Serenissima. (Milan: Automobilia.)

16 Parte che ricopre il burchio o burcio (in veneziano) tipica imbarcazione lagunare.

17 Davino De Poli - Giorgio Paternò, *Il Bucintoro nel terzo millennio.* (Venezia: Fondazione Bucintoro, 2008.

rivestito di velluto rosso, con 48 finestre e una capienza di 90 posti, aveva la copertura del grande timo a volta di botte. Il trono del doge stava a poppa, e la prora portava la polena tradizionale che rappresenta la giustizia con la spada e la bilancia.

Ogni minimo particolare architettonico e tutte le configurazioni scultoree assieme agli addobbi e ai fregi risultavano la parte squisitamente monumentale della nave 'tutta con oro finissimo diligentemente dorata dal doratore Giovanni Adami Veneto' e meravigliosamente intagliata come ci riporta Antonio Maria Luchini:¹⁸

Dall'acque ond'ella nasce principiar conviene per passar ordinatamente a descriverne a parte la costruzione e gli ammirabili adornamenti. Sorgono dunque dal mare numerose sirene alate con la fraposizione di teste e mascheroni a sostenere la rema de remiganti: un continuo delizioso ornamento evi nel basso di festoni, che treccie sono, o fasce da fiori e frutta vagamente intrecciate con medaglioni framezzo e queste da decorare si portano tutto intorno fino ai fori dei remiganti, li quali ornati sono da diligentissimo intaglio de cartellami, che serpeggiano con l'innesto di cappe e frutta simili di mare sino a una gran cornice nei laterali. Segue sopra questa gran cornice in basso rilievo un trionfo e festosa adunanza di numerose marittime deità, fra le quali Nettuno con Anfritre sul delfino, Tetide, Nereo, Proteo, Galatea col seguito di molte ninfe nereidi e vari tritoni con molti animali marini di varia specie. Termina alla prora la già detta gran cornice sostenuta da ambo le parti da un mostro marino con la cornamusa e di sopra s'ergono due giardini, uno per parte, ornati da figure di ninfe e satiri marittimi. Nella sommità della prora s'alzano due grandi figure, Giustizia e Pace, la quale con la colomba su'l capo sta genuflessa, presentando con una mano alla Giustizia un ramo d'olivo,

18 Antonio Maria Luchini, *La Nuova regia su l'acque nel Bucintoro nuovamente eretto all'annua solenne funzione del giorno dell'Ascensione di Nostro Signore* (Venezia: 1729.)

simbolo di pace; sul retro una intera pelle di leone, nella quale sta impresso il nome glorioso di Sua Serenità: ALOYSIO MOCENIGO VENETIARUM PRINCIPE ANNO SALUTIS 1727. Corteggiate sono queste due figure da fanciulli, fra quali uno porta la spada della giustizia e l'altro il cornucopio di dovizie, significante l'abbondanza, madre e figlia della pace. A piè di queste figure una vasta conchiglia si spande, la quale di militari trofei ripiena, sul primo rostro riposa.

Due rostri, uno sopra l'altro spuntano dalla prora, de quali il primo di sopra rappresenta il mare, da vaghe sponde con cappe ed erbe marittime ornato, standovi due fanciulli nel mezzo, uno dei quali ministro della pace, indi un bel notrito leone alla cima, posando trionfante l'ali porta spiegate. Il secondo rostro al di sotto rappresenta la terra con cespugli ed uno zefiro nel mezzo, che soffia. Alle parti di questo, nel più gonfio della prora, poggiano due figure che sono li due principali fiumi dello Stato Veneto in Terraferma, Po l'uno, l'altro Adige che sboccano nell'Adriatico mare. Due grandi leoni nel gonfio della pupa vi sono con l'ali spiegate sopra un delizioso ornato di conchiglie, fiori e frutta, sorgendo lo sporto al di sopra d'un giardino, popolato da vari maritimi satiri e ninfe con bizzarra decorazione poi di vaghi cartellami. Qui pure la gran cornice termina con due giganti marini, uno per fianco, li quali sostengono un grande giardino, uno per parte, si nell'esterno come nell'interno ornato da vari mostri, satiri e ninfe marine. Una gran conchiglia poi, col seguito di molti graziosissimi ornati forma il fine esterno dell'arco del tetto stesso, sotto il qual arco siede nel mezzo corteggiata da piccole figure, Pallade, altrimenti detta Minerva, dea della sapienza e delle arti, assisa sul cocchio di cui ella fu l'inventrice. S'erge poi il grande tetto o sia tiemo, col numero di trentotto finestre, che sì da una parte come dall'altra lo sostengono, così come le finestre al numero di dieci del Gabinetto, e queste sono

ornate da diligentissime figure di ninfe marine col seguito di cose marittime, de cartellami con graziosissimi innesti di fiori. Tutto il tiemo poi nell'esterno al di sopra resta da un capo all'altro riccamente coperto di velluto cremice, e così pure il più eminente Gabinetto, alzandosi al di sopra lo stendardo col glorioso vessillo del generoso alato leone, simbolo veneto del Evangelista San Marco specialissimo Protettore. Al salir da prora si trovano dell'ingresso in custodia una per parte poggiate due sfingi simbolo della sapienza. Nella facciata interna dell'ingresso nel tetto, una grande cornice d'arco circonda, sopra il quale lo stema s'inalza di Sua Serenità sostenuto da due fanciulli con trombe all'immortalità di sue glorie, il quale arco resta poi sostenuto da due termini, figure già come si vide nella pupa all'esterno. Sotto quest'arco nel mezzo s'erger in una statua gigantesca Marte nume della guerra. Il grande tetto, diviso per lunghezza in due sale, resta nei suoi fori sostenuto da ninfe e satiri marini e in questo così come nel Gabinetto vi sono nel soffitto i suoi comparti nei quali o una virtù vi risiede o un'arte liberale oppure una figura sta posta rappresentante li mesi dell'anno o le ore del giorno o quelle della notte. Salendo i due gradini verso il Gabinetto, vedonsi nell'arco di sopra con i vari musicali stromenti le regole della musica, scienza che l'interno penetra dell'animo, move gli affetti, discaccia la tristezza. In questo sito perciò s'avanzano li musici della ducal cappella a cantar alcune lodi quando la Serenità Sua deve far la funzione. Appena entrati nel Gabinetto, la regal sede di Sua Serenità, sopra due gradini, eminente prima si presenta alla vista, al fianco del di cui schenale assistono a sinistra la Prudenza, indi la Forza a dritta, esprimendo così che dalla Forza non solo, ma dalla Prudenza unitamente dipende il felice governo del Principato. Dopo queste, due fanciulli vi sono, che tengono il ducal Corno sopra lo scudo o sia stema di Sua Serenità, col seguito sopra di una conchiglia ed altri ricchi ornati che

formano la sommità della sede circondata da festoni di rose: lo schenale di detta sede rappresenta una vittoria navale con trofei adiacenti: due teste di leone formano li due poggi con ornati che finiscono in due medaglioni con Ercole che ammazza l'idra di nove teste nell'uno e nell'altro allorché doma il toro che danneggiava l'isola di Candia. Li piedi poi sono vagamente arricchiti da militari trofei e da molte altre nobilissime decorazioni. Come si ammirò nell'esterno, così l'interno del tetto è sostenuto dal mondo figurato dal dio Pane in molti satiri giovani, li quali servono d'appoggio ad una grande cornice da ambe le parti, seguendone sopra questa la divisione in dieci uguali comparti, cinque per parte con lo stema per cadauno degl'eccellentissimi Provveditori e Padroni dell'Arsenale, che alla fabbrica di questo Bucintoro sono successivamente stati, l'attenzione e l'intelligenza dei quali contribuì di molto la perfetta riuscita d'un così vasto lavoro. Poste nel mezzo di cadauno dei comparti, vi sono figure rappresentanti le Muse, distribuite cinque alla parte sinistra e quattro alla dritta con Apollo nel mezzo, le quali saranno qui appresso considerate come se appunto questa sia la Regia di Apollo, nella quale tutte s'uniscono le Scienze.¹⁹

In Inghilterra simbolo emblematico del potere del principe la *Sovereign of the Seas* fu il vascello di primo rango, tra i primi di quelli realizzati a tre-ponti.²⁰ Celebrato dal poeta John Dryden²¹ come piena espressione della gloria della monarchia inglese ed emblema della sua potenza assolutista, il vascello fu commissionato nel maggio 1635 al maestro d'ascia Phineas Pett. La sua costruzione richiese l'abbattimento

19 Antonio Maria Luchini, *op. cit.*, in Davino De Poli - Giorgio Paternò, *op. cit.*, estratto pubblicato da Fondazione Bucintoro, <http://www.fondazionebucintoro.it>.

20 Brian Lavery, *The Ship of the Line - Volume 1: The development of the battlefleet 1650-1850*. (Conway Maritime Press, 2003), vol. 1, p. 158.

21 E. Ward, *The life of John Dryden*. (London: University of North Carolina, 1961), 250; J. A. Winn, *John Dryden and His World*. (New Haven: Yale University Press, 1987.)

di duemila querce in venti ettari di bosco che, secondo le cronache, non diede un secondo taglio per almeno un secolo. Phineas Pett modificò il progetto originario aumentando il numero dei cannoni di bronzo imbarcati da 90 a 102 per volere reale e più volte fu cambiato anche il nome da *Sovereign* a *Royal Sovereign*.

Le modifiche e le variazioni al vascello furono così tante che divennero proverbiali, tanto che John Dryden così scriveva riferendosi a *The King Arthur* una sua interminabile composizione, costellata da modifiche e correzioni:

I have been obliged so much to alter the First design...
that it is now more what it was formerly than the present
ship of Royal Sovereign, after so often talking down and
altering, is the vessel it was at the first building.

Il vascello fu varato il 13 Ottobre 1637, ma le modifiche apportate avevano appesantirono così tanto il vascello che lo avevano reso poco manovrabile.²² Significativo era il giudizio di William Monson (*Royal Navy officer*): 'per essere una nave a tre ponti era scomoda, pericolosa e infine aveva dei ponti inutilizzabili; il numero e il peso dei cannoni deformavano le pareti della cocca e la rendevano fragile. Era raro che il mare fosse calmo abbastanza a lungo da permettere alle cannoniere della batteria più bassa di restare aperte, e quando lo erano, la manovra dei cannoni, nel momento del tiro, era realizzabile solo a prezzo di un duro lavoro, di grandi pene e d'importanti difficoltà per i cannonieri'.²³

Anche il mastro della *Trinity House* (corporazione) aveva dei seri e fondati dubbi sulla capacità di navigazione della nave e in particolare faceva rilevare il fatto che nessun porto inglese fosse allora attrezzato sufficientemente per poterla contenere:

There is no port in the Kingdome that can harbour
this shipp. The wild sea must bee her port, her anchors and

22 John Dryden about *The King Arthur*.

23 *Monson's Tracts*, NRS (London), vol. 45, p. 94-95, cit. da B. Lavery, *La révolution de la tactique maritime de 1588 à 1653*. In M. Acerra, J. Merino e J. Meyer (a cura di), *Les Marines de guerres européennes XVII^e-XVIII^e* (Paris: PUF, 1985), 187.

cables her safety; if either fayle, the shipp must perish, the King lose his jewel, four or five hundred men must die, and perhaps some great and noble peer.²⁴

A re Carlo I Stuart la costruzione del vascello costò 65,586 sterline, spesa in gran parte coperta con l'imposizione nel 1640 di una nuova tassa, l'odiata *ship money*, poi dichiarata illegale dal Parlamento inglese.²⁵

Comunque quando fu terminato il *Sovereign of the Seas* risultò il vascello più sfarzoso mai costruito al tempo. Le decorazioni in sfoglia d'oro furono realizzate da valenti scultori ed intagliatori, sotto la supervisione del maestro intagliatore Christmass, seguendo i disegni del famoso pittore olandese Anton Van Dyck, allievo di Rubens.

Il *Sovereign of the Seas*, esibizione delle armi e della gloria del re d'Inghilterra, per la sovrabbondanza di decorazioni e per la straordinaria potenza di fuoco delle sue artiglierie, tutta proveniente dalle fiancate fu soprannominato dagli Olandesi 'il diavolo d'oro'.²⁶ Servì nella *Royal Navy* dal 1638 al 1697 e ignominiosamente finì i suoi giorni, il 27 Gennaio 1697 incendiato nel *Royal Dockyard* di Chatham.²⁷

Il *Sovereign of the Seas* fu il capostipite di tutti i vascelli inglesi del 1600 a partire dalla *Prince Royal*, inoltre ispirò anche la progettazione di numerose navi europee: la danese *Tre Kroner*, la svedese *Wasa* modello di transizione degli anni 1630-1640. Il *Regalskeppet Vasa* (anche *Wassa*), galeone costruito nel 1625 per ordine di re Gustavo Adolfo, era composto per oltre il 95% da pezzi originali, unico del 1600 ancora esistente al mondo, rappresentava un tesoro artistico d'inestimabile valore. Furono portate a bordo tonnellate di quadri, arredi, vasellame, cristallerie, come precisamente voluto dal re, aumentando pericolosamente il livello di immersione dello scafo vicino ai portelli dei cannoni di maggior calibro, che come prescritto dalle regole di stabilità erano alloggiati al ponte inferiore, per questo con i suoi 69 metri di lunghezza.

Il *Vasa* non fece eccezione alla moda del tempo e venne decorato

24 Evelyn Berckman, *Creators and Destroyers of the English Navy - as related by the State Papers Domestic*. (London: Hamilton, 1974), 79.

25 G. Santi-Mazzini, *L'armata di mare*, 261.

26 Lavery, *The Ship of the Line*, 158.

27 *Ibid.*, 163.

con centinaia di sculture raffiguranti creature fantastiche e spaventose, tra sirene, uomini selvaggi, mostri marini e tritoni, leoni, eroi biblici, imperatori romani, creature marine, divinità greche e figure dell'antico Egitto. Tutte le figure vennero intagliate, dorate e colorate su tutte le fiancate e sui ponti furono issati palii e stendardi, come era in uso all'epoca, anche se di fatto erano limitate alla sola inaugurazione (dopo la quale le navi venivano spogliate e ridotte all'essenziale per poter navigare).

L'idealizzazione decorativa era tardo rinascimentale ispirata all'antichità greca e romana, che fu importata dall'Italia dagli artisti tedeschi e olandesi, che lavorarono all'ornamento: Mårten Redtmer, Hans Clausink, Johan Didrichson Tijssen (o Thessen in svedese) e Marcus Ledens. Le diverse scuole di provenienza di questi artisti determinarono un'esecuzione delle sculture di varia qualità artistica, che può essere identificata in quattro differenti stili distinti.²⁸ Tanto che per alcuni critici d'arte il *Vasa*, con la sua predilezione per i colori rossi sgargianti, sarebbe un esempio non tanto delle sculture fortemente dorate d'arte barocca, ma piuttosto 'gli ultimi sussulti della tradizione scultura medievale'.²⁹

Anche in questo caso queste sovrastrutture avevano la funzione importante di glorificare il monarca svedese, illustrandone la potenza, la cultura e le ambizioni politiche, al quale quasi tutti i motivi raffiguranti un immaginario eroico e positivo erano direttamente o indirettamente alludenti al sovrano svedese, nella pienezza del suo potere assoluto. Gustavo Adolfo fu raffigurato in cima dello specchio di poppa, in guisa di giovane ragazzo con lunghi capelli fluenti, nell'atto di essere incoronato da due grifoni simboli del padre del re Carlo IX.³⁰

Il glorioso galeone finì ingloriosamente. Appena dopo il suo varo, il *Vasa* fu disequilibrato da violente raffiche di vento, e si inabissò davanti alle coste di Stoccolma durante il viaggio inaugurale nel 1628. Venne recuperato 333 anni più tardi, nel 1961.

In Francia l'uso della decorazione navale prese avvio durante il

28 H. Soop, Hans, *The Power and the Glory: The Sculptures of The Warship Vasa*. (1986), 241-253, 247, 252.

29 F. Hocker, *Vasa*. (trans. Klas Helmersson). (Stockholm: Medströms, 2011), 47.

30 U. Soop, *The Power and the Glory*, 241-253.

Rinascimento, come reazione alla durezza grafica dei secoli anteriori e preludio alle fantasie del XVII secolo. L'ornamento della nave non fu che un pretesto per le più folli scapigliature³¹ aventi allusioni molteplici, sia politiche sia religiose e non solo puramente estetiche.

Era innanzitutto un gesto d'affermazione della potenza navale francese nei confronti dei suoi rivali, utile all'esigenza di dimostrare al mondo intero la gloria del Re Sole. L'ornamento in questo caso era essenzialmente costituito da pitture e da sculture, come rappresentato nelle galere francesi, una decorazione '*pastiche*' ispirata ai vascelli olandesi e concentrata essenzialmente sulla poppa della nave.

Risposta francese al formidabile *Sovereign of the Seas* fu la splendida *Couronne* nata da una richiesta fatta nel 1626 a Richelieu da Isaac de Launay Razilly, e costruita dal maestro d'ascia Charles Morieur di Dieppe nei cantieri di La Roche Bernard (1638), posti in prossimità di una foresta, caso questo che consentì facilmente la fornitura del legname necessario alla costruzione.

Per la *Couronne* particolare cura fu dedicata alla decorazione scultorea del vascello, alla cui opera vennero chiamati valenti artisti ed intagliatori. La nave fu terminata nel 1636 e servì da modello ai vascelli di tutte le altre marine, compresa quella degli austeri Calvinisti olandesi. Fu la prima totalmente francese, per progettazione e costruzione, una delle più imponenti dell'epoca. Seguirono in successione la *Royal* opera d'un costruttore di Amsterdam, tale maestro d'ascia Lambert e la *Saint-Louis* gemella della *Vasa* opera dello stesso costruttore olandese.

Fu nel 1668, che il ministro della Marina Colbert, nel suo programma di ricostituzione della Marine Royale, pose l'arte navale sotto l'alto patronato del maestro Charles Le Brun primo pittore del re e direttore dell'*Académie royale de Peinture et de Sculpture*. D'allora la decorazione navale seguì un preciso indirizzo accademico.³² Il 1668 fu l'anno che caratterizzò l'implicazione di Colbert nell'arte delle decorazioni navali, applicata ai tre grandi vascelli di primo rango *Royal Louis*, *Dauphin Royale* e *Monarque* in armamento nell'arsenale di Tolone.³³

31 P. L. Nègre, *Décorations & figures*, 23.

32 Theron, *De l'art ostentatoire à l'accessoire*, 26.

33 Ibid., 26.

Alla centralizzazione dei progetti si aggiunse la stretta selezione dei praticanti, scelti fra gli artisti più famosi. L'esuberanza del Barocco rivelò i talenti di Coisevox e soprattutto di Pierre Puget che, dopo aver studiato a Roma, a Firenze e a Genova, per molto tempo esercitò la sua arte a Tolone e a Versailles. Con Charles Lebrun, lavorarono per il prestigio del re Sole: Antoine Garcin a Marsiglia nel 1628 e nel 1630 lo scultore Nicolas Traffors a Le Havre, Jean Bertouloux a Brest e Nicolas Levray a Tolone. Alcuni dei loro progetti sono conservati al museo del Louvre.³⁴

Sotto la matita dell'artista essa divenne un'arte di pittori e di scultori e si sviluppò con un'esuberanza barocca sul corpo della nave conservando un linguaggio classico grazie alle allegorie derivate dalla mistificazione reale, in particolare dalla trilogia 'Re-Sole-Apollo', paragonabile al gruppo d'*Apollon servi par les nymphes* eseguito nel 1666 per la grotta di Thétis à Versailles opera di François Girardon.³⁵ Colbert intendeva così affermare storicamente la predominanza e la prosopopea della monarchia francese, in tutte le figure scolpite dalla prua alla poppa dei vascelli in un'interpretazione solare: '*Nec pluribus impar*', rappresentata soprattutto come già scritto a Versailles, nella stessa epoca, dai programmi iconografici.³⁶

Sotto la direzione d'Antoine François Vassé nominato nel 1715 *dessinateur général de la Marine* la struttura decorativa non si modificò ma seguì la moda del tempo, in particolare usò nuove forme tipiche dello stile Luigi XV, dove dominava il gusto rococò (*rocaille*). L'arte s'affezionava al movimento della curva e della contro curva, con una leggerezza delle ondulazioni delle linee ornamentali di vascelli e fregate, che rispondevano agli eleganti nomi di *Brillant*, *Aimable*, *Flore*, *Galathée* e *Vénus*.³⁷

Contro gli eccessi del rococò lo stile transizione, rottura in seno allo stile Luigi XV, verso il 1760 riportava la decorazione navale a un'arte più classica, ispirata alle forme antiche, a una semplificazione delle linee accompagnata dall'abbandono delle sovrastrutture poste al

34 Nègre, *Décorations & figures*, 23.

35 Sulpteur du Roi e commissaire di Le Brun.

36 Theron, *De l'art ostentatoire à l'accessoire*, 28.

37 Ibid., 30-31.

di sopra del castello di poppa.³⁸

La moda delle grandi decorazioni delle navi in Europa continuò fino a quando gli ornamenti esteriori divenuti troppo costosi e troppo elaborati furono riportati a uno stile più classico e sobrio, in una transizione verso lo stile neoclassico, che si impose alla fine del Settecento, secolo in cui la costruzione navale fu una vera industria.

Infatti, preso da problemi finanziari l'ammiragliato britannico nel 1793 ordinò di rinunciare a tutti i decori superflui sulle navi, imponendo la figura araldica del leone come simbolo ufficiale, lo stesso fecero Spagna, Olanda e Francia, ma quest'ultima avendo attivato il processo di standardizzazione dei modelli lo sostituì a prua con uno scudo rappresentante le armi del Re; e a poppa con un decoro sobrio che sopprimeva in modo definitivo tutte le figure.³⁹

La rivoluzione francese fece sparire dalla prua e dal quadro di poppa i blasoni raffiguranti le armi reali, solo alcuni elementi restarono raffigurati intagliati in rilievo e colorati.⁴⁰ Il berretto frigio nella marina francese divenne allora la figura più rappresentata sulla prua, prima di lasciare il posto sotto la Convenzione e il Direttorio alla figura umana, che ritornò scolpita ispirandosi al nome dei vascelli, ma la decorazione navale finì per scomparire quasi del tutto dal corpo della nave, riducendosi pressoché alla sola polena nel corso dell'Ottocento.

38 Ibid., 32.

39 Ibid., 33.

40 Nègre, *Décorations & figures*, 25.







